学术专论

借款可以救国?
——郑孝胥铁路外债观述评

马陵合

[摘要] 内政与外交、外交与外债联为一体，互联互动，是近代中国的时代特征。外债的这种特征，使策略性、功利性运用民族主义成为可能。借债救国论源于东北铁路外债交涉，其最初是指厚集洋债，实现均势。在清末宪政运动中，它又延伸到内政方面，成为国会请愿运动的舆论推动力量，并构成了干线国有政策的促动因素。郑孝胥在其间发挥了独特作用。近代铁路外债观的功能异化、内涵的多质化及其政治化倾向在其身上达到了极致。他的经历与思想充分展现了近代中国在利用外资与维持民族利益之间的两难选择，也显示了立宪派的政治性格。

[关键词] 郑孝胥 铁路外债观 借债救国 经济民族主义 功能异化
[中图分类号] K254.2 [文献标识码] A [文章编号] 1002－8587 (2012) －02－0081－10

Can Loans Save China?

——Zheng Xiaoxu´s Viewpoints on the Railway Foreign Debt

The fact that internal affairs, diplomacy and foreign debt intertwined was a characteristic in modern China. This feature made it possible to use nationalism in a strategic and utilitarian way. The notion of borrowing debt to save the country originated from the northeast railway foreign debt negotiation, and it originally aimed to achieve balance among the Western Powers. In the constitutional movement at the closing years of the Qing Dynasty, it also extended into the internal affairs and became the driving force of public opinions for the petition of the Congress, and was one stimulus for the state-owned policy for the key railways . Zheng Xiaoxu played a unique role in it. Zheng´s experience and ideas ont only fully indicated the dilemma between utilizing the foreign investment and maintaining the national interests in modern China, but also revealed the political characteristic of the Constitutionalist group.

中国经济近代化面临的一个重大困难是缺乏资本，是否引进和如何引进外资，是朝野时常要面对的问题。铁路是列强对华资本输出的重要领域，铁路外债是外资输入的主要形式，它与近代中国政治、外交、社会、经济各方面均有密切关系。内政与外交、外交与外债联为一体，互联互动，是一大时代特征。外债所体现的近代中国的依附性特征，使策略性、功利性运用民族主义成为可能。白吉尔在《中国资产阶级的黄金时代》一书中，指出中国资产阶级的民族主义具有“特异性”，即资产阶级民族主义是朝着与外国势力合作，而不是决裂的方向发展，并显现出“温和”的特征，它“构成了中国民族主义的一种清晰的变体”①。就此种经济民族主义的动机而言，并非放弃国家独立主权，而是主张开放、利用外资，并控制国内经济发展的主动权。但是当他

[收稿日期] 2011－10－15
[作者简介] 马陵合 (1968—)，男，安徽师范大学经济管理学院教授；芜湖 241000

们在处理抵制帝国主义侵略与发展经济关系时，又将列强之间的制衡与国内政治的改善作为过渡性的环节；外国在华存在（foreign presence in China）于是成为清末民初权势结构中重要的"联结器"[②]。经济民族主义的载体是经济问题，但它又并非仅局限于中外经济关系的调整，而是服务于总的民族主义目标。近代中国的铁路外债观因其本身的超经济性使其更具这种策略性功能，能充分展现经济民族主义功能异化的历程。挽回利权是近代经济民族主义的起点；均势外交是近代中国经济民族主义工具性特性的延展；将经济民族主义的旗帜指向国内政治，则是近代中国政治革新举步维艰的曲折表现。这一历程深刻地展现了近代中国在利用外资与维持民族利益之间的两难选择。本文拟就在清末最后二年在政坛颇为活跃的郑孝胥为考察对象，对这一复杂历史现象作出解读。

一

1905 年粤汉铁路赎回后，收回利权运动波及全国，对外债的排拒倾向在晚清社会各阶层不同程度存在着。这一倾向，在清季最后几年中却发生了微妙的变化。这种变化不仅表现为清政府对外债依赖性的增强，而且表现在朝野对铁路外债的政治和外交功用寄予厚望，其集中的体现就是源于东北铁路外债交涉的借债救国论，即在国力不济的情况下，通过厚集洋债、实现均势的策略来打破日俄在东北的垄断地位[③]。

1909 年 5 月，锡良任东三省总督。他承继了前任徐世昌的外交主张，强调"厚集洋债，互均势力"之策"实足救东省今日之危，破日俄相持之局"[④]。在与美国方面商谈锦瑷铁路借款合同时，锡良力邀立宪派中的名流人物郑孝胥赴东北协助交涉。他所以有此种选择，是因为郑孝胥既有管理铁路又有治理边疆防务的经验。1898 年 11 月起，郑孝胥曾出任芦汉铁路南段总办近 4 年[⑤]。1902 年至 1905 年，他曾帮岑春煊在广西筹边，在此期间，他著有《边防三要》，主张"不战之策"，强调"善胜者不战"，对付边疆危机的办法不能仅靠屯兵边塞，而应运用纵横之术，折冲于列强环伺之中。他的这一观点不仅得到了岑春煊的肯定，而且也与锡良这位有着边疆防务专长的地方督抚有共通之处。1908 年 11 月 24 日，郑孝胥曾对他人明确提出解决东北问题的关键是实行"联美宗旨"[⑥]。同时，他开始宣扬他的新满洲政策。1909 年 5 月 15 日，在上海见到岑春煊时，曾详谈他的"新满洲之政策"[⑦]。他认为，"二十世纪天下大事惟在亚洲，如非洲、澳洲、南美洲，皆无可为，而亚洲宜有新印度、新满洲涌现于世界之上"[⑧]。至于如何建立新满洲，他在日记中并没有加以详细说明，只是强调了"开通"的原则，借列强之力达到自己的目的，"只择其大者急者扼要下手，则各国历年所侵入亚洲，其经营之力皆不啻为我效力而已"[⑨]。锡良开始与英美财团交涉锦瑷铁路借款时，郑孝胥表现出浓厚的兴趣，强调"闭门非策，能择人与之驰逐，外人亦不足惧。"[⑩]同时，他感到这是加速立宪进程的机会。只有先速开国会，然后才可能谈开放"锡帅主开放，是也；然必官对于民先行开放，使三省人民皆能起作主人，而后可言对外开放耳。"[⑪]在其他场合多次强调"铁路成则专制力减"[⑫]。正是出于这种考虑，他接受了锡良的邀请，到沈阳后，迅速拟定了锦瑷铁路借款包工合同二十款，"系就草合同及津浦铁路借款合同参酌成之"[⑬]。对这一合同，程德全和锡良均感满意[⑭]。然而，面对日俄的强烈反应，清政府再次退缩，始终不愿在合同上签字，同时司戴德赴俄国洽商也未取得任何成果，美国国务院因得不到英国的支持而决意放弃锦瑷铁路计划[⑮]。

在东北实行均势外交虽显得困难重重，但是，这一外交策略却得到了社会舆论的支持，尤其是一部分立宪派将借款筑路视为其救亡理念的重要组成部分。上海预备立宪公会率先在报上发表社论，支持借款修筑锦瑷铁路，"排俄之论，辞甚激烈"[⑯]。日本留学生致电清政府，称锦瑷借款不定，则各国阴谋未已[⑰]。作为拒款运动的头面人物汤寿潜对在东北借债筑路问题上则表现出与其在浙江时的激进截然相反的态度。他在一份奏折中，强调"中国之危局，尚幸外交之均势"[⑱]。熊希龄也是较早

提出东三省开放的立宪派。他认为东北的保存之道，“使各国对于东三省势力平均，永久中立而已”[19]。日俄战争一结束，他即上书张之洞、端方等人，要求将东三省变为“万国工商竞争之区”[20]。锦瑷铁路借款开始商议后，熊希龄即以东三省财政监理官的身份在北京进行疏通。他对锡良向美借款修筑锦瑷铁路赞誉有加：“顷闻锦齐铁路定借美款一事，大快人心。自中日条约以来，举国均无生气，非得此破釜沉舟之策，不足以救亡图存。”[21]他凭其与载泽、端方等权贵的特殊关系，希望说服这些人，使外务部、邮传部、度支部改变立场，而一部分高层人物确实改变了态度[22]。

赞成者已如上述，反对者则在在有之。反对者的共同点是“弱国而轻募外债，则危险有不可胜言者”[23]。在锦瑷铁路初议时，梁启超即在《国风报》上发表《锦瑷铁路问题》一文，对东三省当局者自以为妙策的“厚集洋债，互均势力”予以全盘否定。他认为无论是从政治、外交上，还是发展国民经济、财政方面，借美款修筑锦瑷铁路都是不可取的。在东北引入美国经济势力修筑锦瑷铁路，“无一毫政治上之价值”，原先中国好似一妇人周旋于“日俄两姑”之间，现美国加入使中国这一妇人要周旋于三姑之间，“益难处焉”。虽就条约之法理而言，日俄确没有权利阻挠，然而，“国际法惟强权者专有之武器，彼有所挟以监临我，我则安能与抗?”锦瑷路纯粹只是“含有政治意味”，其沿途人口稀少，经济落后，不可能指望此路一开“利源即缘此而浚”。这只能增加政府债务负担，“徒重我之仔肩，以佐人之染指，此则切肤之利害，不可不深长思者也”[24]。梁启超在《国风报》上著文否定联美之策后，竟有报纸攻击梁，说梁之所以反对联美是因为他“受日本人贿赂以破坏中国自强之大政策”[25]。

同为宪政派干将的郑孝胥、熊希龄则与梁启超不同，表现出对联美和借债救国的极大兴致。但是，在一定意义上讲，他们又与梁启超殊途同归，虽以不同方式追求民族救亡的道路，但在国内实行宪政则是他们一致的、也是更为远大的目标。锦瑷铁路交涉陷入僵局后不久，锡良入京觐见给了郑孝胥等人将联美与速行宪政联系在一起的机会。在他们看来，只有二者结合起来，才是真正意义上的借债救国。

二

1910年7月下旬，锡良再次盛邀郑孝胥赴东北，与之商讨葫芦岛建港问题。郑到奉天的第二天，锡良突然对他说：“决入都，明日即行。”[26]事实上，面对东北铁路借款的僵局，锡良此前一直要求入京陛见，但“均为枢府所却”。6月初，载涛由欧美回国经东北时，锡良向其“力言整理东省之策，非预备绝大财力不能入手，否则无米之炊巧妇亦难为……涛贝勒闻言深为感动，回京后即与枢府言及此事”，并同意其入京晋见[27]。同时，湖广总督瑞澂也入京。因为这两位总督来自局势最为紧张的东北和两湖地区，因而社会各界极为关注，对两人来京的动机做了各种猜测，甚至有两人对调之说[28]。锡良与瑞澂入京晋见后，时局出现了一些戏剧性的变化。锡良与瑞澂联合上奏提出借款筑路是“第一救亡要策”，并由此在各督抚间引发了一场既讨论借款筑路，又讨论速开国会的通电之争。这场讨论对国会请愿产生了直接的影响。

9月9日，锡良与郑孝胥见到李经羲致各督抚之“微电”[29]。在这份通电中，词意虽较隐晦，但明显流露出对清政府宪政进程的不满，认为目前的宪政改革“支离日甚”，其症结在于“无主脑，诸部各自为谋，而无审国情量国力联合主断之人，徒委编查馆为细碎调停，改革不从简单入手，故文法愈密，措理愈难”[30]。这与锡良所需立即解决的铁路外债问题有相当距离，但郑孝胥还是将二者结合起来。他建议锡良与瑞澂联合上奏，就铁路问题提出一个全面的借款计划，促成清政府铁路政策全面转变，不再在锦瑷铁路借款上纠缠不休，并借此对清政府施加压力，加速宪政进程。在这种情况下，郑孝胥首先到处推销其早已拟定的“四大干路说帖”[31]，同时，代锡良向各督抚发出通电，这便是当时有名的“佳电”（9月10日）。在这份电报中，他从宪政的财政基础出发，突出借款筑路的价值。宪政改革推行不力，根本性的问题是“中国无此

财力，半途而废已可预定”。借款筑路则是解决这一问题的“从重要处入手之办法”。只有铁路交通发达，“国内贯通一气，不易法而令自行”，并第一次公开他拟定的庞大筑路计划:

> 拟请朝廷决计借外债数万万，将粤汉、川藏、张库、锦瑷诸干路及其他紧要支路，限十年造成，一面借款一面包工，以免将借款移作他用，铁路所用工料，悉取于国内，外人所得不过利息工价而已，此款留布于民间十之七八。则十年之内可救世主民穷之患，十年之后，铁路陆续告成，行政之易，亦如破竹，民间风气自开，收效之速成何止十倍!

只有以此铁路借款之“大政策”，才可以赢得数十年中外相安，“民穷财尽之国，欲恃兵力以图强，非五十年不能收效，欲恃政治以自振，非三十年不能见功。世变之亟，恐无此三五十年平和之时代，足以容我之缓步也”[32]。

这份通电并不是对宪政的否定，而是寻求一种“简单入手之办法”，并超越单纯宪政和借款筑路问题，上升至救亡的高度。为了使清政府对此予以重视，9 月 12 日，锡良与瑞澂联合上奏。其核心内容与“佳电”内容基本一致，强调“惟有实行借债造路，可为我国第一救亡政策”。即“借债乃十年以办救亡之要著，造路乃十年以外救亡之要著。”并具体提出借款修筑四大干路的计划，即粤汉、川藏、张恰、伊黑四路，借款办法与“佳电”所提一致。他们在奏折中，强调借债与宪政的关系，“如能以借债为题，吸收外资，以苏民困，则财政可一，币制可定，将来立宪之筹备可以进行而无阻也”。同时，也对借债亡国进行驳斥，“我国将亡于不借债，即今图之犹可及也；失今不图，濡迟其时，更数年后，恐欲借而人将不我许矣。臣等所谓借债造路乃我国救亡第一政策者，此也”[33]。

郑孝胥对此奏折也颇为得意，认为是“老成国谋，具有胜算”。他曾对人言“借债筑路实为中国救亡入手之法，就国内言之，则为缩小之法易于行下，对各国言之，则为涨大之法，难于吞食。”[34]在随后一二个月时间里，锡良瑞澂的奏折及“佳电”，在社会各界引起了极大的反响。当时即有报章对郑孝胥推崇有加，认为锡瑞二督的奏折和“佳电”是“救亡之要策，郑苏龛主之故也”[35]。也有人同意郑孝胥对清政府“行支离破碎之宪政”的指责，称如此“不唯不能救亡，适以促亡”，支持郑孝胥的“简单入手之法”[36]。《申报》的时评则称“此诚高瞻远瞩之政见也”[37]。因各方反应较好，锡良继续让郑孝胥代拟奏稿，认为“事尚可为，一振朝士之气”[38]。

然而，对当时政局产生实质性影响的还是地方督抚对“微电”和“佳电”进行的讨论。多数督抚对这二份貌似无关的通电均发表了意见[39]。对于所谓四大干路的借款修筑计划，赞成者有之，依违其间者也有之，但极少有绝对否定锡良的借债救国论者。他们更多的是对借款计划的可行性提出疑义。对锡良的计划持有较多反对意见为南北两洋总督，如直隶总督陈夔龙对锡良主张以路作抵表示忧虑，“路经抵押，则彼已隐持操纵之权”。而且他并没有将此与速开国会联系起来，而是寄望于资政院:“现在资政院行将开幕，应否将此事由两公奏交集议。以释群疑而昭慎重，一经议决即可实行。”[40]两江总督张人骏与陈的观点基本一致[41]。这二位总督曾致电军机处，“力陈借款虽是要图，而如此办法流弊滋多，期期以为不可”[42]。江苏巡抚程德全因为有在东北为官的经历，对锡良的主张颇有同感。安徽巡抚朱家宝也认为锡良所提计划能“借此以救亡，速交通而资牵制，实败棋中之活著”。但也担心锡良的计划“造端过大”，“非敢仓猝间即判从违”[43]。两广总督袁树勋的态度则比较圆滑，他称锡良的主张“用意甚美”，同时又强调“大难在无主脑”。对于锡良的筑路计划“我辈似可赞助，而不能代担责任”[44]。在随后的电报中又表明了积极的态度，认为“借款筑路为伐交伐谋之政策，亦目前所宜急筹者”，因为大规模修筑铁路，“吾国断无此财力，欲稍迟回而人不我待，则不能不借款，并藉以牵制各国，譬如滇路不可纯用法款，东三省则利用美款，各国既因均势而有所顾忌，我亦得及此间隙以修明内政”[45]。

实际上，各地督抚的通电中渐有先确立“主脑”——即责任内阁和国会之意，但将这

一意愿完整表达出来的是云贵总督李经羲。他在强调借款筑路作用的同时，提出应以此为契机迫使清政府同意开设内阁和速开国会。在他看来，借债筑路问题与速开国会设立内阁分别为救亡的治标与治本之策，可以将筑路问题作为迫使清廷同意设立内阁速开国会的法码。“借款亦不得已办法，惟此等大计划，似非疆臣电函集议而成，必先政本更新，始有主持机关，财政整理，始免债主干涉，朝野合谋监察，始能于借时免舆论反对，用时免当事虚糜，欲实此大主义，非设内阁国会不能办到。”强调“借款办路为救亡要策，然行之于未有内阁国会以前，转虑足以速祸”。他同时请锡良等主稿，联衔入告[46]。对于督抚联衔入告的做法，瑞澂立即表示赞同，“适澂与清帅主张借款办路急策，经羲电覆谓必归本阁会，澂极表同情”。各省督抚复电基本赞同，并要求李经羲领衔主稿通电。反对者仅有陈夔龙、张人骏和长庚等少数督抚[47]。9 月 26 日，郑孝胥在日记中记道“各省督抚来电，多数主合词请立责任内阁并开国会，欲令李仲帅主稿。”[48]9 月 27 日，瑞澂来电“请李仲帅主稿，请设责任内阁，开国会”[49]。10 月 25 日，十八省督抚将军联合奏请立即组织内阁明定开设国会[50]。在这份电奏中，再次将东三省的危局与设内阁开国会联系起来。“日俄协约后，一举亡韩，列强均势政策将一变方针，时局危险已远于德宗在位之时，缓不可缓，待无可待。此即阁、会克期成立，上下合力，犹恐后时，奈何以区区数年期限争持不决乎！”[51]这篇奏稿在当时国会请愿中影响是巨大的。封疆大吏如此直接向中央政府施加压力，将国会请愿与救亡直接联系起来，对清政府最高层形成触动是其他方面的请愿难以企及的。所以，当时社会各界对于这篇奏稿评价甚高，称其为“中国立宪史第一宏文”[52]。

笔者以为，借款筑路与速开国会所以结合起来，首先源于锡良等地方督抚对速开国会的认同。锡良在入京前就明确向郑孝胥表示过有意支持速开国会，设立责任内阁。但郑孝胥认为时机并不成熟，他认为锡良“乃疆臣，言事须稍靠实。俟有机会，然后指论，必中其心病，乃有效耳”[53]。这应是后来由借债筑路转而要求速开国会的前奏。由此可见，郑孝胥在锡良身边扮演的并不是经济专家的角色，而是政治顾问。同时入京的瑞澂也是速开国会的支持者。瑞澂认为“中国现在所以不亡者，只有民心不失可恃，固结民心当速开国会。”[54]更重要的是，他与锡良身份特殊，他们对借款筑路的倡导更具影响力。宣樊在《筹备宪政问题》一文中，曾这样描述地方督抚利用他们的入觐将问题从借债转向国会：

> 瑞与度尚（载泽——引者注）有姻娅之亲，故对中央政府号敢言，锡则身受东省之祸变，大有不堪终日之势。而机会恰至，二督同时入觐，乃合谋国是，倡借债之议，通电于各省，以征意见。各省督抚既受度支部之牵令掣，日苦无力，骤闻此论，而又重以锡瑞二公号称最开明、最有力者之提倡，则虽有或虑其议之不行，然动机自此发矣。于是因谋借债而防流弊，因防流弊而思及国会、内阁之不可缓，及其结果乃舍借债之问题而有联合电请国会之举。[55]

国会一个重要功能是财政监督，如此庞大的借款筑路计划，既是国会必须速开的原因，也是将来检验国会作用的试金石。这是要求速开国会各种派别的共识，也是郑孝胥将自己的幕僚身份与立宪派的核心人物融为一体的极佳机会。郑孝胥在为锡良出谋划策之时，仍与上海的预备立宪公会有着密切的联系。他将各督抚之来往之电寄给预备立宪公会。这使得立宪派和报界对事态的发展有清楚的了解。所以，上海报章能迅速就此事作出报道和评论。当时舆论的中心点是借此大借外债之机将国会问题迅速解决。立宪派对锡瑞二督联名上奏所作出的积极回应，形成了对督抚借外债问题要求加速宪政进程极为有利的舆论氛围。

早在 1908 年春，国会请愿运动发轫之时，《时报》等报刊即催促人们全力投入这场运动“我国民处此预备立宪时代之今日，所亟当赴汤蹈火断颈绝脰以求之者，即此方针是也，此关若过，则凡百秕政，势如破竹，迎刃而解矣。”[56]要求国民把当时轰轰烈烈的收回利权运动拨转方向，把对外向列强争回路矿权的高涨热情转移至对内向清政府争取速开国会这

个问题上来。“对外之术终有穷期，何如对于内而求根本之解决也。根本之解决者何？则专心一志，反面内向，一唯速行立宪开国会之请愿而已。”[57]江阴毛凤和在 1910 年 10 月 3 日的《申报》和《时事报》上同时发表了同名的一篇文章《借债筑路解决之问题》，称二督之说提起后，“举国上下注目甚切，诚关系中国存亡之一大问题。”他赞同这一方法在外交上有“先发制人”之功，但前提是必须速开国会，“如是则借款筑路之问题可立法解决。今虽国会未开而缩短年限，当在意计之中”。《时报》则对此更为关注，连续发表了多篇评论。在题为《论锡瑞二督主张借债事》的社论中，指出:

> 举数年前之朝野上下所不敢提及之语而一旦出之于东鄂二督之口，不止小借而且大借焉，不止少借而且多借焉，不少借债，不兴实业，而且借债偏为筑路之用，举东南人所常言路亡国亡者而故蹈之，此不亦可异乎！平心论之，数年前吾政府之借债诚有如舆论所虑者，故其一受舆论之打击，便足以消阻其愚妄之谋。而今日国势如此，又新输许多之学理许多之先例以资我之研究，则窃谓今日之提议借债者，本无可以反驳之理由，故虽有极端之借债论如东鄂二督，终无人敢于辞辟之也。[58]

从救国的角度而言，舆论虽普遍对二督的提议“诧为新奇”，但也承认“与其束手待毙，无宁为权宜之谋，以期获救于万一，此今日借债之说所以未可厚非也”[59]。

这种舆论倾向在地方督抚看来，是表达自己政治意向、缓解因借债而带来的压力的政治氛围。速开国会以救国是他们反对满洲贵族专权的最体面形式，正如民初有人对这段历史的总结所言：“前清督抚，常利用其中间地位，以施其狡狯之伎俩，当民气强盛时，豫揣中央之意旨必将屈从舆论，则竭力鼓吹发扬民气，藉人民之后援以抵抗中央。”[60]

在各方的强烈要求下，速开国会得到了部分实现。1910 年 11 月初，清政府同意立即设立内阁，并缩短国会期限，于宣统五年召集国会，这实际与立宪派要求于宣统三年召集国会仍有一定距离。在清政府正式宣布这一消息的前几天，由郑孝胥代锡良拟一急电，要求内阁国会同时并举。郑孝胥并将此电稿抄给孟庸生，让其在各报上发表，称“我将挟各督抚之力，为国民决一死战”[61]。说明其意在令借债救国和速开国会齐头并进，而并不满足于缩短国会的设立期限。尽管此次努力以失败而告终，但他的积极活动使奉天成为当时各督抚讨论宪政的中心。锡良曾对人言：“郑苏戡在此，奉天有如火如荼之象”。郑孝胥本人也曾得意地称：“各省督抚日内必有回电至奉，天下震动，真奇观也。”[62]

三

国会没有速开，四大干路计划也没有得到批准[63]。在 1905 年以后的三四年中，清政府抵制外债的政策倾向较为明显，中央政府的一些权要如奕譞、载泽、那桐等依然排拒外债，其中度支部尚书载泽的态度尤为强硬，他认为借款筑路“不惟有碍路权主权，又必致酿成各国之纷争、士民之抗拒等风潮，绝非完善之办法”[64]。在这种氛围中，邮传部通过各路之调剂，解决筑路经费，避免再借洋款[65]。当时官办各路中，有余利的仅京奉路和京汉路，京张、正太、沪宁、汴洛、道清各路“余利未见而工程尚应办之事甚多”[66]。这种筹款之法根本无法维持长久。邮传部为了解决国有铁路的资金问题，只有寻求时机，消除借款筑路的障碍。锡良与湖广总督瑞瀓入都陛见、提出借债救国“大政策”给邮传部重倡借债筑路创造了良机，邮传部录政厅迅速拟定相关的说帖与章程，主要包括《借款办路说帖》、《外债条例》、《外债问题意见书》等，再次明确借款办路的必要性，并制定了避免铁路外债弊端的具体办法[67]。这带动了社会各界对铁路外债的再度关注，“未几而借债筑路之议遂起”[68]。“枢垣屡接督臣电，均系主张速借外债赶筑铁路，以杜外人之窥伺，故近来政府借款之议决计实行。”[69]作为借款筑路的倡行者，郑孝胥于是转而在铁路干线国有政策的制定与执行上为盛宣怀出谋划策。

1910 年 12 月初，郑孝胥到苏州与程德全会面时，抛出所谓开通之策，称“若就岁入

之款择要举办宪政，仍大借外款专办铁路，以求将来之发达，此可名之为‘开通改革政策’。”建议联合其他封疆大吏再次联名奏陈“开通改革之策，请朝廷宣布二十年内实行此策”[70]。1911年初，郑孝胥在京期间继续大力宣扬其借债筑路主张，不仅上奏借债筑路说帖，还到处演讲。此时，一些边疆省份的督抚向清政府提出借款筑路，如长庚提出修筑新疆铁路，李经羲要求修筑西南铁路。这给了郑孝胥重拾其四大路计划的希望。他甚至建议长庚“宜专主造路之议，每三月必一奏摧，且以奏稿登报，则天下必推之为西北造路政策之党派矣”[71]。1911年3月5日，他到北京后孙公园演讲，“言财政及借债造路之策，自二点半至四点余乃毕，听者百余人。”[72]他希望瑞澂、盛宣怀、文伯英上折要求借款造路[73]，以期造成声势。

正是基于大举外债以筑铁路的构想，郑孝胥在铁路干线国有问题上表现活跃。当时任旅京各界维持川路股东会负责人的张罗澄曾这样描述郑孝胥为清政府实行干线国有“奔波”的情形“郑纯盗虚声，拒人于千里之外，但遣阍人传言，日在左右运筹，晨去夜归，不暇见客。”[74]1911年5月17日，盛宣怀邀请郑孝胥“往府学胡同，谈久之”，并请代拟谕旨二道，准备收回商办铁路[75]。同时郑孝胥在北京《宪报》上发表了《觇国谈一》和《觇国谈二》，强调借款造路为“图存救亡之计”，“交通之便”是列国政治完善的前提[76]。他所倡导的借款筑路以救国的主张成为盛宣怀推行铁路干线国有政策的一个借口。盛宣怀曾对瑞澂电称“时局甚危，不有铁路，何能救急?”[77]对赵尔丰也称“实因时局艰危，边患日亟，国防与民业，两相关系，当以铁路为第一急务。”[78]因策划铁路干线国有有功，6月初郑孝胥被授予湖南布政使。因此在保路运动一开始，郑孝胥即成为被攻击的对象，“铁路国有，倡自郑孝胥。”[79]他被指责“以闽中宵小，献媚宣怀。又盛言国有利益，著论载宪报，以天下之大不韪，响导其政策，至是遂拜湖南布政使之命”[80]。但是，郑孝胥并不以此为然，仍积极为清政府谋策，平息保路风潮。6月21日，他获摄政王召见于东小阁。在此次召对中，郑孝胥还对铁路国有持坚持态度，“此为数十年仅见之政策，惟望持之以毅力，饬下督办大臣从速兴工，至期告竣，以收取交通之益而塞疑谤之口。”[81]同时，他“又痛论借债造路为变法之本策。摄政王屡颔，甚悦”[82]。有报道称，载沣甚至对他说“汝是要多说，使大家知道。”[83]7月4日，他再次被召对，此次他主要谈及“内阁统一政策及造路预算案，约一刻而退”[84]。对于连续两次幸被召对，他颇为得意。在7月12日的日记中，他将报纸对其称誉的一段录下:

> 太晤士报题云西报论郑苏戡之奏对，认为其是‘为优美、为明达’，为政治家也……郑氏之论全国财政情形，诚大可为训，而其审度国势之后，归本于铁路之在国家实具有军事上重要，斯真简明翔实之论也。[85]

他的这些举动进一步激起报章对他的攻击，称其“为政府所利用”[86]。对于郑孝胥在此间的表现，胡思敬在《国闻备乘》中以“郑苏龛好为大言”来形容[87]。他还对郑孝胥这类幕僚进行讥责“凡文士轻率浮躁，好为大言，建奇策，锐欲以功名自见，用之不慎，皆足以误国殃民，其失职无聊者尤可惧也。……锡良信用熊希龄、郑孝胥等，未及死而国变作。”[88]对于各方的指责，郑孝胥认为是因为他们不明白自己倡导的借债救国“大政策”。在1911年7月8日日记中，他曾有这样的感叹“余既出任世事，当使愚者新其耳目，智者作其精神，悠悠道路之口何足以损我哉!”[89]

但是，在激烈的保路运动中，郑孝胥屡屡献策却不足以扭转危局。他到湖南任职后，“知民气方张，未可以压力胜。乞哀巡抚余诚格，假会议官制，遁之京师，避湘人锋芒。”[90]胡思敬在《国闻备乘》中曾讥讽郑孝胥的献策，不仅使盛宣怀因此受天下重诟，他自己也“伏匿上海，终日闭海藏楼，不敢妄言天下事”[91]。

四

郑孝胥在清季最后二年中，对借债救国论的倡导与实行，可以视作立宪派实现政治理想

的一种努力方向。这种努力不可否认地带有救亡意识，不过只是将救亡的手段定位于远离矛盾中心的铁路外债上。这种努力虽无功而返，却体现了立宪派在清季政治风云中对自己的定位：即将宪政作为一种终极目标，而手段的合理性、可行性并不居主导地位。在吁请宪政屡屡得不到政府回应的情况下，试图以铁路为契机间接地解决宪政基础问题，而借债筑路是将中国引向政治改革之路的媒介。这种努力可以最大限度地避免中外间的对抗，避免巨大的国内政治动荡，进而免除“覆灭宗祀”之祸。1912 年 2 月 18 日（大年初一），已隐居上海的郑孝胥对借债救国仍念念不忘，他对孟森言：“今欲中国发达，惟有借债造路，全国开放，则外人之压力自然消灭……政治之改革乃后可图耳。”[93] 1912 年 4 月 19 日，在与他人谈及南北统一时，他曾无奈地说：“余欲以借债造路为速成统一之策，债票既售，则瓜分可免。初欲语熊秉三，次欲语张季直，继欲语杨杏诚，三人（指以上熊希龄、张謇、杨士琦——引者）中谁可与言者?”[94] 孤独之感跃然纸上。实际上，郑孝胥的悲观背后包含着更为深刻的问题，即财政问题无疑成为影响宪政走向的关键。借外债在一定程度体现了自上而下的宪政改革路径选择，然而，在当时中国，这条道路却存在致命的障碍。“……在中国，财政无疑像一块礁石，而国家这只航船很可能触礁沉没。他们（指立宪法派——引者）想掌握财政大权，但朝廷不甘心交出这个权力。”[95]“当前，其他一切问题都受财政问题的影响，在这方面不能寄希望于自上而下的改革，它只能来自民众。”[96] 归结而言，立宪派试图在财政问题取得主动权，以期获得政治上的优势。这可能只是他们的一厢情愿而已。

就形式而言，由借债救国而转向对干线国有的肯定，表现出的是对铁路外债的依赖，是对 20 世纪初以拒款为核心的收回利权运动的反动。郑孝胥倡导借款救国虽是一种肆意夸大的对铁路外债超经济功能的依赖，但这种观念并不与公开舆论中对外债的排拒截然对立，在最终目标上它们有着某种相似性。这种相似性主要体现在“救国”之上。对铁路外债的依赖，实质是以铁路利权为代价换取某种特定的利益，但是往往又声称以民族利益为其归宿。这显现了经济领域民族主义的多样性，并非简单地排拒之一途。无论怎样设计借债救国的方案，均不得不将民族长远利益和根本利益作为立论的出发点。无论如何将外债问题与国内政局相联系，同样也是将民族利益放在首位。在经济民族主义理念之下所产生的对铁路外债的排拒抑或依赖，并不表明存在着民族主义方向上的对立，而只能说是在民族主义的取向上殊途同归。

在近代中国，论者在探讨具体的铁路外债问题时，往往忽视外国对华资本输出的经济意义，只是抽象地评判其政治意义。正是由于这种缺陷，使得关于借款筑路的争议，时时伴随着各种政治性的风潮，对于铁路外债本身的学理探讨，则相形见绌。即使有人作过这方面的努力，往往在指责声中也销声匿迹。同时，由于经济理论的匮乏，导致在铁路外债问题上的视野仅局限于外债的某些要件，如利息、抵押等等，很少去考虑铁路外债的引入与整个经济的发展之间的关系。这种视野的狭隘，也就决定了铁路外债观不可能将经济民族主义思想付诸实践，而只是在借与不借之间，作出一种选择。如此，我们会看到这样一种现象：在经济民族主义形成之初，排拒外债往往为其主要目标；但在现实的困难面前，一旦放弃了对外债的抵制，往往就演变为对外债的依赖。郑孝胥在晚清最后二年的表现只是最具代表性的个案。

---

①［法］白吉尔著，张富强、许世芬译：《中国资产阶级的黄金时代》，上海人民出版社，1994 年，第 277 页。

②罗志田在《乱世潜流：民族主义与民国政治》一书的《自序》强调“外国在华存在”是一种实际和隐约的力量，对中国政治起着重要而直接的作用。这对笔者全面理解经济民族主义颇有启发。

③均势外交（Balance of Power）是近代欧洲国家之间保持力量平衡的一种重要机制，也是欧洲各大国对外关系中主要的指导方针。均势的目的是在国际政治中形成实力均衡的结构体系，以保持国际社会的相对稳定。随着欧洲的殖民征服，均势是列强在世界范围内

利益分割的妥协手段，是“强者”的游戏规则（参见田涛《国际法输入与晚清中国》，济南出版社，2001年，第272页）。

在东北实行均势外交展现了中国经济民族主义的另外一面，即在弱国外交的原则下，以引进各国资本实现列强在华势力达到某种均衡为手段，来维持一种现状，或者说实现两害相权取其轻。中国人关心的首先是“避免失地，因而侧重使用临时平衡列强在华势力的策略来避免新的入侵，消除已存在的入侵，争取时间实行改革。”（［美］韩德著，项立岭 林勇军译：《中美特殊关系的形成——1914年前的美国与中国》，复旦大学出版社，1993年，第275页。）这应是当时追求均势外交的基本认识前提。

④《清宣统朝外交史料》卷9，第33页。

⑤ 陈璧在光绪三十三年三月保荐郑孝胥等6人有邮传部左右丞，左右参议时，其对郑的评价是“广东按察使郑孝胥，才识渊深，任事果决，中外古今政治得失，均能洞悉源流，于轮电铁路各事尤能考求利弊，抉择精透，言皆可行，现在各事正资整顿，实臣部不可少之才。”（“预保丞参折”，陈璧《望岩堂奏稿》卷7，第9页。）

⑥⑦⑧⑨⑩⑪⑫《郑孝胥日记》第三册，中华书局，1993年，第1216页；第1192页；第1222页；第1181页；第1221页；第1221页；第1222页。

⑬《郑孝胥日记》第三册，第1230页；Michael H. Hunt：*Frontier Defense and the Open Door*，New Haven and London，Yale University Press，1973，P230.

⑭⑯⑰《郑孝胥日记》第三册，第1231页；第1247页；第1249页。

⑮吴心伯《金元外交与列强在中国》，复旦大学出版社，1997年，第73页。

⑱《前江西提学使汤寿潜奏陈存亡大计标本治法折》，《东方杂志》第7年第3期，1910年5月4日。

⑲东三省善后意见书，1906年，周秋光编《熊希龄集》，上，湖南出版社，1996年，164页。

⑳周秋光编《熊希龄集》，上，湖南出版社，1996年，第407页。

㉑为借美款抵制日人进陈策见致锡良函，1910年，周秋光编《熊希龄集》，上，湖南出版社，1996年，第387页。

㉒致奉天交涉司邓司使电，宣统元年十月十三日，《熊希龄先生遗稿》一，电稿一，上海书店，1998年，第81页。致奉天交涉司邓司使电，宣统元年十一月十二日，《熊希龄先生遗稿》，一，电稿一，上海书店，1998年，第94页。吉林社科院编《满铁史资料》，第二卷，路权篇，第一分册，中华书局，1979年，第112页。

㉓惠《论公债之利弊》，《时报》1910年1月3日。

㉔梁启超《锦瑷铁路问题》，《饮冰室合集》文集之二十五（下），第80—84页。

㉕明水《列强对于我国新外债之态度》，《国风报》第1年第30号，1910年12月2日。

㉖㉙㉛㊳《郑孝胥日记》第三册，第1271页；第1275页；第1275页；第1278页。

㉗《东鄂两督来京陛见之原因》，《申报》1910年9月3日。

㉘要闻，《时报》1910年8月28日。

㉚《国风报》第1年第26号，宣统二年九月二十一日。

㉜《借款筑路大问题》，《东方杂志》第7年第9期，宣统二年九月。

㉝《密陈筹借外债以裕财政而弱敌势折》，宣统二年八月初六日，《锡良遗稿》第二册，中华书局，1959年，第1204—1205页。

㉞《郑京卿补救东省谈》，《时事报》宣统二年八月二十八日。

㉟㊱要闻，《时报》1910年9月18日。

㊲时评，《申报》1910年9月28日。

㊴9月10日，郑孝胥代锡良“拟复李仲仙并致各督抚一电，仍请锡、瑞二公以借款筑路之策为天下倡”。9月15日和16日郑孝胥在其日记非常简明扼要地记载各省督抚的回应。即：9月15日：陈小石、袁海观、丁衡甫、杨彝卿皆电论借债修路事。陈、丁皆虑难办，请交资政院议决；袁谓苦无主脑；杨造成会奏。清帅来谈，袁又来真电，申论主脑即责任内阁及国会之意。9月16日：程雪楼孙慕韩来电论借债造路，意皆以责任内阁、国会为先着。

㊵㊶㊹《借款筑路大问题》，《东方杂志》第7年第9期，宣统二年九月。

㊷《借款之主张与反对者》，《申报》1910年9月25日。

㊸㊺㊻《各省督抚会商要政电》，《东方杂志》第7年第10期，宣统二年十月。

㊼㊽㊾㊿ 《郑孝胥日记》第三册，第1278页；第1278页；第1279页；第1241页。

㊿郑孝胥在日记中称，这份合奏是出于立宪派熊范舆之手。《郑孝胥日记》第三册，第1284页。

51《各省督抚合词请设内阁国会奏稿》，《国风报》第1年第26期，宣统二年九月二十一日。

52《中国立宪史第一宏文》，1910年10月30日《帝国日报》，转引自侯宜杰著《二十世纪中国政治改革风潮》，人民出版社，1993年，第315页。

54《瑞督尚知为探本之论》，《申报》1910年9月6日。

⑤⑤宣樊　《筹备宪政问题》，《东方杂志》第 7 年第 11 期，1910 年 12 月 26 日。

⑤⑥《论预备立宪时代之人民》，《时报》1908 年 5 月 31 日。

⑤⑦《论今日国民当移对外之方针以对内》，《时报》1908 年 3 月 30 日。

⑤⑧《论锡瑞二督主张借债事》，《时报》1910 年 9 月 19 日。

⑤⑨《论东鄂二督奏请借款兴筑铁道事》，《时报》1910 年 9 月 23 日。

⑥⓪《论省制及省官制》，《东方杂志》第 9 年第 3 期。

⑥①⑥②《郑孝胥日记》第三册，第 1280 页；第 1287 页。

⑥③对于锡良提出的庞大筑路计划，外务部、度支部、邮传部均表现得十分犹豫，毕竟这一计划过于庞大。锡良上奏后，连对借款筑路持支持态度的邮传部也不以为然　“谓此折系名士故作大言出一难题云。”（《东鄂两督密陈救亡大计》，《申报》1910 年 9 月 7 日。）载泽仍强调借款为数过巨，若不能按时偿还，后果不堪设想，故主张驳回（《东鄂两督主张借款续闻》，《申报》1910 年 9 月 20 日）。此后，锡良再致电军机处，希望它能说服载泽支持这一计划。11 月下旬，四部才公开对此发表评论，外务部、邮传部、农工商部均没有明确否定借款救国，但是将责任推给度支部，要求度支部“妥筹办法”。度支部则认为“各省纷纷自借外债，不特有损主权，抑且易糜费，曾严订限制章程奏准通行”。后四部会奏，较为明确表示了否定的态度　“原奏原指四路，除粤汉一路，另行议办外，其川藏、张恰、伊黑三路多属荒远，成本既重，收利难期，将来还款恐无把握，察度情形，所请议定借包工限年之处，暂应从缓办理。”（《宣统政纪》卷 40，第 13 页。）

⑥④《泽尚书不认路政借款》，《盛京时报》1910 年 8 月 12 日。

⑥⑤《邮传部奏议分类续编》路政第 2 册，第 20 页。

⑥⑥陈璧　《望岩堂奏稿》卷 7，第 40—44 页。

⑥⑦《东方杂志》第 7 年第 10 期，1910 年 11 月 26 日。

⑥⑧《借债筑路大问题》，《东方杂志》第 7 年第 9 期，1910 年 10 月 26 日。

⑥⑨《督臣欲借外债者何多》，《大公报》1910 年 10 月 2 日。

⑦⓪⑦①⑦②⑦③⑦⑤《郑孝胥日记》第三册，第 1292 页；第 1299 页；第 1311 页；第 1315 页；第 1322 页。

⑦④陈旭麓等编　《辛亥革命前后——盛宣怀档案资料选辑之一》，上海人民出版社，1979 年，第 161 页。

⑦⑥郑孝胥曾将这二篇文章摘抄于 1914 年 1 月 25 日（农历大年三十）日记中，《郑孝胥日记》第三册，第 1500—1503 页。

⑦⑦⑦⑧王尔敏、吴伦霓霞合编　《盛宣怀实业函电稿》下，台北，“中央研究院近代史研究所”史料丛刊（17），1993 年，第 749 页；第 765 页。

⑦⑨⑧⓪《清代野史》第八辑，巴蜀书社，1987 年，第 1 页；第 2 页。

⑧①《湘藩召对之续闻》，《盛京时报》1911 年 6 月 29 日。

⑧②⑧④⑧⑤⑧⑥⑧⑨⑨②⑨③⑨④《郑孝胥日记》第三册，第 1326—1327 页；第 1329 页；第 1332 页；第 1330 页；第 1331 页；第 1352 页；第 1400 页；第 1414 页。

⑧③《郑孝胥召对述闻》，《盛京时报》1911 年 6 月 28 日。

⑧⑦⑧⑧⑨①胡思敬　《国闻备乘》，上海书店，1997 年，第 87—88 页；第 55 页；第 87—88 页。

⑨⓪《铁路国有案》，载《清代野史》第四卷，巴蜀书社，1998 年，第 1991 页。

⑨⑤路·里·奥·毕善功来函，山西太原，1910 年 1 月 4 日，［澳］骆惠敏编，刘桂梁等译　《清末民初政情内幕——泰晤士报〈驻北京记者袁世凯政治顾问乔·厄·莫理循书信集〉》，上，1895—1912，知识出版社，1986 年，第 650 页。

⑨⑥爱·盖·熙礼尔来函，北京 1910 年 10 月 22 日，［澳］骆惠敏编，刘桂梁等译　《清末民初政情内幕——泰晤士报〈驻北京记者袁世凯政治顾问乔·厄·莫理循书信集〉》，上，1895—1912，知识出版社，1986 年，第 675 页。